

PUUVILLATEHTAAN KARAVAANIT

Finlaysonin kuljetusjärjestelmä vuosina 1836–1858

Jarmo Lehtinen

Skotti James Finlaysonin (1771–1852) vuonna 1820 Tampereelle perustama tekstiilitehdas oli yksi Suomen teollisuuden pioneereista. 1840-luvun aikana tehtaasta kasvoi Pohjoismaiden suurin yksittäinen työllistäjä ja Tampereen asukasluvun kasvun nopeutumisen tärkein tekijä.¹ Suomen suuriruhtinaskunnan sisäosien huonoiksi väitetyt liikenneolosuhteet herättävät kuitenkin kysymyksen: Kuinka kansainvälisistä markkinoista riippuvainen tehdas järjesti rahtikuljetuksensa?

Teoria teollisesta vallankumouksesta hallitsi ja kahlitsi niin historian tutkimusta kuin opetustakin aina tälle vuosikymmenelle saakka. Teollinen vallankumous kuvattiin ainakin yhtä tärkeäksi historialliseksi episodiksi kuin esimerkiksi Ranskan vallankumoukset. Sen sanottiin mullistaneen historiallisen ajan ja luoneen edellytykset modernille yhteiskunnalle. Asiasta puhuttiin ikäänkuin sama vallankumous olisi siirtynyt sellaisenaan maasta toiseen muuttaen lopulta kaikkien modernien teollisuusmaiden, myös Suomen, yhteiskunnallisen elämän kädenkäänteessä.

Suomeen vallankumousteorian toivat Heikki Waris ja Keijo Alho. Heidän mukaansa käänntekevä ajanjakso oli 1860-luku, jolloin agraarinen Suomi alkoi väistyä teollisuus-Suomen tieltä. Keskeistä murroskauden muutoksissa olivat vanhan ja uuden aikakauden suuret erot ja toisaalta kehityksen nopea vauhti. Varsinkin Alholle yksi keskeisimmistä vallankumouksen perusteluista oli liikenneolosuhteissa tapahtunut mullistus mainitulla vuosikymmenellä, nimittäin rautatiekauden alku. Siihen asti Suomen sisämaassa vallitsi Alhon mukaan suorainen liikennehäätä. Liikenneolosuhteet olivat suurin este maan

sisäosien teollistumiselle ja todelliset edellytykset teolliselle toiminnalle – ja vallankumoukselle – saatiin vasta kun sisämaa oli kytketty rautatiekiskoilla rannikkoseutuun.²

Viimeisten vuosikymmenien aikana taloushistorioitsijat Suomessa ja ulkomailla ovat esittäneet monia epäilyksiä vallankumousteorian paikkaansapitävyydestä. Tällä hetkellä vahvimmissa suomalaisten historioitsijoiden keskuudessa on näkemys, jonka mukaan teollistumisprosessi lähti verkkaisesti liikkeelle jo 1700-luvun lopulla, mutta modernin teollisuuden ensimmäiset selvät merkit olivat nähtävissä 1830- ja 40-luvulla. Tosin teollistuneesta Suomesta voidaan kuitenkin puhua vasta vuosisadan lopulla.³ Väitettä rautatieverkoston aiheuttamasta liikenteen vallankumouksesta historioitsijat eivät ole kyseenalaistaneet.⁴

Tampereella sijainneen Finlaysonin puuvillatehtaan rahtikuljetusjärjestelmä antaa meille kurkistusaukon vuosiin 1836–58, liikenneolosuhteiden ongelmiin ja mahdollisuuksiin. Tehdas oli täysin riippuvainen ulkomaisista markkinoista. Se osti raaka-aineensa Englannista ja vei kaksi kolmasosaa tuotannostaan Pietariin. Tässä artikkelissa huomio keskittyy nimenomaan Pietarin rahteihin, sillä merirahtien kustannukset

saattoivat olla vain kymmenesosa maakuljetusten kustannuksista. Tutkijat ovatkin jo todistaneet, että maanteitse kannatti kuljettaa vain painoonsa nähden kallista tavaraa, kuten esimerkiksi puuvillaa.⁵

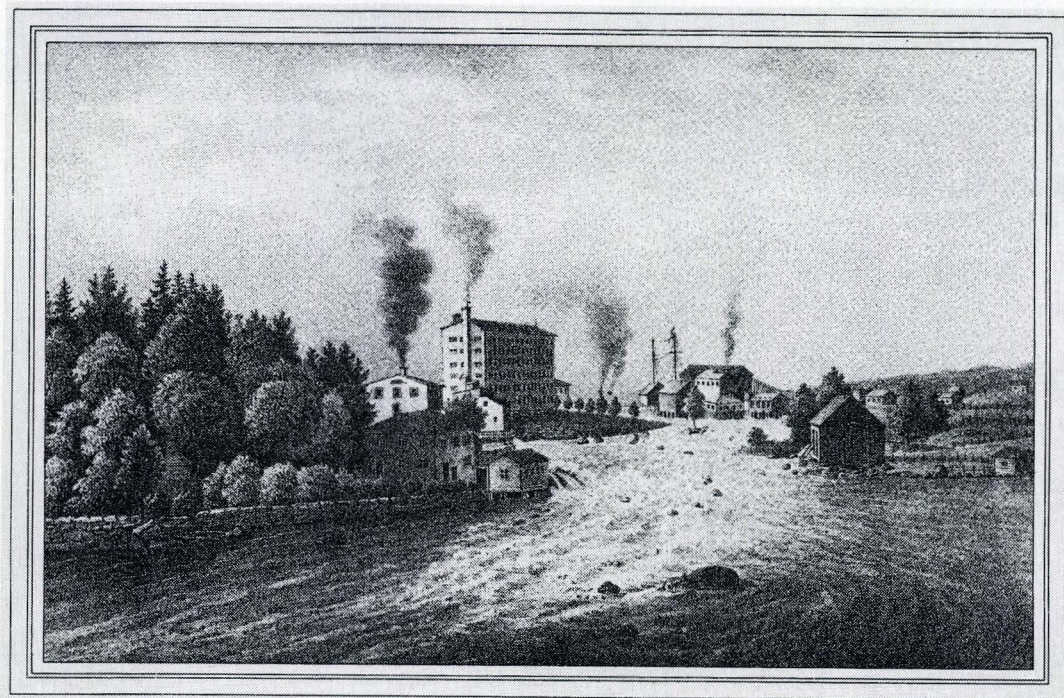
Artikkelin aikarajaus pitää sisällään kaksi Finlaysonin historian kannalta merkittävää ajanjaksoa. Vuonna 1836 James Finlayson myi tehtaansa, koska siitä oli muodostunut hänelle taloudellinen ja henkinen taakka. Seuraavien kahdeksan vuoden aikana uudet omistajat, kaksi baltiansaksalaista liikemies-
tä Carl Samuel Nottbeck (1777–1852) ja Georg Adolf Rauch (1789–1863), uudistivat tehtaan toiminnan: pääartikkeli vaihtui puuvillalangasta -kankaaksi, niin tuotanto kuin työntekijöidenkin lukumäärä kymmenkertaistettiin. Päämarkkina-alueeksi muodostui Pietari ja kotimarkkinoiden osuus kokonaisymyynnistä jäi enää kolmannekseen. Toinen mielenkiintoinen kausi on

Krimin sodan vuodet 1853–55, jolloin liike-toiminta ajautui vaikeuksiin englantilaisen laivaston sulkiessa meritiet ja estäessä kaupalaivojen pääsyn Suomen satamiin. Kuinka tehdas selviytyi sotavuosista ja millaiseksi rahdinajojärjestelmä muodostui?

Tulliprivilegiot menestyksen edellytyksenä

Nottbeck ja Rauch tekivät oikean ratkaisun kohdistaessaan tehtaan myynnin Pietariin, sillä Finlaysonin tuotteilla oli siellä erinomainen menekki. Menestys perustui useiden seikkojen yhteisvaikutukseen. Ensinnäkin puolen miljoonan asukkaan Pietari tarjosi aivan toisenlaiset markkinat kuin harvaanasuttu Suomi, saati sitten muutaman tuhannen asukkaan Tampere. Finlaysonin tehdas oli teknisesti edellä venäläisiä kilpailijoitaan ja sen tuotanto oli

Lennart Forsenin litografia Tampereesta julkaistiin Z.Topeliuksen kirjassa Finland framstäldt i teckningar vuonna 1845. Kuvaa hallitsee kahdeksan vuotta aiemmin valmistunut kuusivooninkinen pumpulitehdas.



siten huomattavasti tehokkaampaa. Toisaalta hyvän raaka-aineensa ansiosta tehtaan tuotteet olivat tasaisen hyvälaatuisia ja ne saavuttivat Pietarissa heti hyvän maineen.⁶

Suurin merkitys oli kuitenkin keisari Aleksanteri I:n Tampereelle ja tehtaalle myöntämällä tulliprivilegioilla. Tampere sai vapaakaupungin aseman perustamisensa yhteydessä vuonna 1779 ja vahvistuksen etuoikeuksilleen vuonna 1821. Käytännössä tämä tarkoitti sitä, että kaupungin yrittäjät vapautettiin raaka-aineiden ja työvälineitten tuontitullista. Keisari pyrki tällä tavoin saottamaan maantieteellisen sijainnin aiheuttamaa liikenteellistä eriarvoisuutta.⁷

Tampereen vapaakaupunkioikeuksien lisäksi Finlayson sai myös omia privilegioita. Se sai muun muassa vapautuksen Venäjän kaupan tullimaksuista. Finlaysoninkaan oikeudet eivät tosin olleet rajattomat, sillä vuonna 1838 viennin vuosittaiseksi ylärajaksi säädettiin 9000 puuta (puuta = 16,33 kg), joka arvioitiin tehtaan maksimaaliseksi tuotantomääräksi.⁸ Tuonin tullittomuus antoi Finlaysonille edun myös venäläisiin puuvillatehtaisiin nähden, sillä ne joutuivat maksamaan tullia ulkomaisesta raakapuuvillasta. Privilegion ansiosta Finlaysonin tuotantokustannukset olivat venäläisiä puuvillantuottajia pienemmät ja tuotteet pystyttiin myymään halvemmalla, vaikka Suomen palkkataso oli korkeampi.⁹

1800-luvun puolivälin tietämällä Venäjän talouspolitiikka oli hyvin protektionistista, oma tuotanto pyrittiin turvaamaan korkeiden tullien avulla.¹⁰ Puuvillateollisuus oli yksi hartaimmin suojelluista aloista. Tullin osuus vaihteli tuotteen mukaan. Värjäämättömän puuvillalangan tulli nousi vuosien 1839–53 aikana 14 %:sta 21 %:iin tuotteen myyntiarvosta. Värjätyin puuvillakankaan tulli oli vieläkin suurempi vaihdellen 33 %:sta aina 60 %:iin saakka. Korkeista tulleista johtuen puuvillatuotteiden salakuljetus oli hyvin yleistä.¹¹

Raskaista tulleista huolimatta suomalaisia tuotteita vietiin Pietariin. 1840- ja 50-luvun taitteessa puuvillatuotteiden osuus Suomen Venäjän kaupasta oli 60 %. Tästä suurimman osan muodostivat Finlaysonin tuotteet ja muun muassa Oulun seudulta viedyt käsinkudotut kankaat.¹² 1840-luvun puo-

livälissä Finlayson sai suomalaisia kilpailijoita, kun John Barker perusti puuvillatehtaan Turkuun ja Forssan puuvillatehdas aloitti toimintansa. Forssan tehdas vei tuotteitaan myös Pietariin, vaikka ei anomuksistaan huolimatta saanut tullimaksujaan anteeksi kuin poikkeustapauksissa.¹³ Finlaysonin uhkaajiksi uusista yrittäjistä ei kuitenkaan ollut.

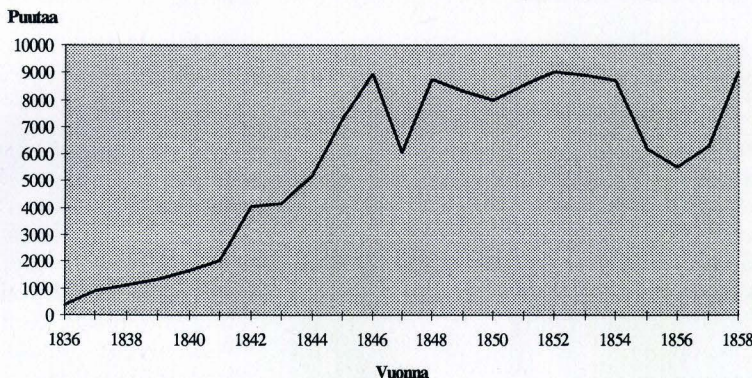
Finlaysonin kuljetusjärjestelmä

Uudistusohjelmaa suunnitellessaan Nottbeckin ja Rauchin tavoitteena oli tuotannon kymmenkertaistaminen. Rahtikuljetusten näkökulmasta tämä merkitsi sitä, että tehtaan oli myös pystyttävä kuljetamaan kymmenkertainen määrä raaka-aineita ja valmiita tuotteita. Kuljetusjärjestelmä oli saatava toimimaan säännöllisesti ja luotettavasti, jotta tehdas pystyisi saavuttamaan luotettavan liikekumppanin maineen.

Tehtaan rahtikuljetuksissa eli transporeissa ei kuitenkaan kuljetettu yksinomaan puuvillatuotteita. Kuljetuskustannuksia yritettiin peittää rahtaamalla paluukuormissa markkinoilta ostettua tavaraa. Pietarin markkinoiden yleisin tuliainen oli jauhot, joita tehdas ilmeisesti käytti omien työläistensä ruokkimiseen. Pietarista tuotiin myös omenoita, sinappia, talikynttilöitä ja jonkin verran tupakkaa. Osa tuotteista annettiin tehtaan päällysmiehille, insinööreille, kutomomestareille ja työnjohtajille, osa myytiin eri puolille Suomea.¹⁴

Carl Nottbeckin ja Ferdinand Rauchin tavoitteena oli tuottaa korkeatasoista puuvillalankaa ja -kangasta. Käytännössä tämä merkitsi sitä, että tehtaan oli panostettava raaka-aineiden laatuun. Venäläistä raaka-ainetta olisi ollut helposti saatavilla, mutta se ei täyttänyt Finlaysonin laatuvaatimuksia. Toisaalta venäläisiin raakapuuvillantuottajiin ei liiemmin luotettu. Näin ollen tehtaan uudet omistajat tekivät päätöksen hankkia pääosan tarvitsemastaan raakapuuvillasta Liverpoolista ja pienemmät täydennyserät Tukholman ja Amsterdamin markkinoilta.

Tilasto Finlaysonin Pietarin viennistä vv. 1836–58. Uudistuskaudella (1836–44) tehtaan Pietarin vienti kasvoi hyvin nopeasti, kunnes se saavutti 9000 puudan tullirajan. Krimin sodan (1853–56) seurauksena vienti väheni noin 40 prosenttia. Lähde: ELKA, Finlaysonin arkisto, Tilastot.



Raaka-ainekuljetukset toimivat alusta lähtien hyvin, eivätkä niiden kustannuksetkaan muodostuneet kannattamattomiksi. Normaaliolosuhteissa merirahti Amsterdamista Kristiinankaupunkiin maksoi 1,25 ruplaa paalilta. Liverpoolin puuvillamarkkinat sijaitsivat noin kolmanneksen kauempana, eli rahtikuorman hinta lienee ollut suunnilleen 2 ruplaa paalilta (paali = 200 kg) eli puudiksi muutettuna noin 16 kopeekkaa per puuta.¹⁵

Finlaysonin raakapuuvillalasteja kantaneet laivat rantautuivat useisiin suomalaisiin satamiin, eivätkä pelkästään Kristiinankaupunkiin, kuten aiemmassa tutkimuksessa on usein esitetty. Muita lastausasemia olivat ainakin Helsinki ja Turku. Näistä sata mista puuvillapaalin lastattiin hevosvankkureihin ja kuljetettiin suorinta tietä Tampereelle.¹⁶

Finlaysonin tuotteiden menestymistä Pietarissa voidaan selittää myös rahtikuljetuksilla. Venäjän oma puuvillantuotanto keskittyi Moskovan seudulle, joka oli maantieteellisesti kauempana Pietarista kuin 700 kilometrin päässä sijaitseva Tampere. Tämän lisäksi välimatkaa kahden venäläisen suurkaupungin välillä kasvatti se, että Venäjällä liikenneolosuhteet olivat huonommat. Näin ollen oli halvempaa kuljettaa puuvillatuotteita Ylistä Viipurintietä Hämeenlinnan, Lahden, Lappeenrannan ja Viipurin kautta Pietariin kuin rahdata niitä Moskovasta.¹⁷

Puuvillatuotteiden vienti Pietariin alkoi jo James Finlaysonin kaudella 1820-luvun lopulla tai viimeistään seuraavan vuosikymmenen alussa. Vientiartikkelina olivat

tehtaanperustajan vaimon Margaretin johdolla käsinkudotut kankaat. Määrällisesti vienti oli kuitenkin vähäistä vaihdellen 20:stä 100 leiviskään (eli 170–850 kg).¹⁸ Omistajanvaihdoksen jälkeen tuotteiden myynti Pietariin muuttui määrätietoisemmäksi, kun Carl Samuel Nottbeck otti vastuun tuotteiden markkinoinnista ja jälleennyynnistä Pietarissa. Carl Nottbeck periti tehtävän isältään vuonna 1847.¹⁹

Omistajainvaihdoksen jälkeen tehtaan tuotanto alkoi kasvaa hyvin nopeasti. Tehtaan menestys Pietarin markkinoilla vahvisti uudistusohjelmassa esitetyn suunnan. 1830- ja 40-lukujen taitteessa suurkaupungissa elettiin huimaa nousukautta ja puuvillan kysyntä oli ennenkokemattoman suurta.²⁰ Niinpä Finlaysonin Pietarin vienti kasvoi hyvin nopeasti heti vuodesta 1836 lähtien ja tehdas saavutti ensimmäisenä toiminta vuonna 400 puudan (yli 6500 kg) vientimäärän (katso kuvio). Seuraavien vuosien aikana viennin kasvu vaihteli kahdenkymmenen ja sadan prosentin välillä.²¹

Kasvun kärki taittui vuonna 1847, jolloin vienti saavutti 9000 puudan tullirajan. Tehtaanjohdon onneksi kotimaan kysyntä oli tähän mennessä kasvanut ja aiempaa suurempi osa tuotteista voitiin myydä Suomeen. Menekin suuruus erityisesti suurissa sisämaakaupungeissa Jyväskylässä, Kuopiossa ja Mikkelissä, mutta myös Turussa ja Helsingissä, yllätti tehtaan johdon. Markkinoiden painopisteen muuttuessa Pietarin kauppa romahti 32 %, mutta palasi heti seuraavana vuonna entiselle tasolle. Seuraavan vuosikymmenen alkupuolella

tehtaan kokonaistuotanto jatkoi kasvuaan, mutta Pietarin myynti vakiintui noin 9000 puutaan.²²

Karavaanit Pietariin

Finlaysonin puuvillatuotteita rahdattiin hevosvankkureiden lavalla ryhmäkuljetuksina eli karavaaneina. Ryhmässä kulkeminen oli paitsi mukavampaa, niin myös turvallisempaa, sillä yleisen uskomuksen mukaan Karjalan kannaksella liikkui rosvojoukkioita.²³ Tehtaan käytäntönä oli aina vuoteen 1842 asti, että Pietariin ajettiin kaksi kuormaa kuukaudessa: yksi iso ja toinen täydennyskuorma. Kyseisen vuoden elokuusta lähtien tuotteet ajettiin kerralla.²⁴

Pietarin rahtimäärissä oli huomattavia vaihteluja eri vuodenaikoina. Suurimmat kuormat vietiin yleensä syys- ja talvikaudella. Tehtaan kannalta tällainen painottuminen oli hyvä asia, sillä jalaksilla varustettu vankkuri oli hevoselle kevyempi vetää ja yhteen kuormaan pystyttiin näin ollen lastaamaan enemmän tavaraa. Tosin tällöin tuli eteen tilakysymys, sillä vankkurin lavalle ei mahtunut kuin kolme paalia.²⁵ Tien kasvaminen umpeen kesäisin ja toisaalta syksyn ja kevään sohjokelitkään eivät kuitenkaan estäneet vankkureiden matkantekoa. Ongelmaksi saattoi tosin muodostua puuvillan kuivuminen kuumina kesäpäivinä ja toisaalta sadekelien kosteusvauriot. Vahinkojen estämiseksi kuormat peitettiin suojakankaalla.²⁶

Kuljetusten painottuminen talvikauteen oli edullinen ratkaisu myös ajureiden näkökulmasta. Suurin osa heistä oli talonpoikia ja koska maatiloilla ei ollut talvisin kovinkaan paljon tekemistä, he pystyivät helpommin irrottautumaan tiloiltaan. Rahdinajot antoivat heille tilaisuuden tienata rahaa ympäri vuoden. Monet ajurit käyttivät myös tilaisuutta hyväkseen ja myivät matkan varrella omia tuotteitaan ja ostivat elintarvikkeita ja muuta tavaraa kotiin viemiseksi.²⁷

Finlaysonin karavaanien matkustaminen oli hämmästyttävän säännöllistä: rahtikuorma lähti tehtaan porteista neljän tai korkeintaan viiden viikon välein edellisen lähdöstä. Nopeimmillaan 1400 kilometrin

edestakaiseen matkaan kului vähemmän kuin 24 päivää (maaliskuussa 1852). Karavaanin päivämatka oli siis keskimäärin 60 kilometriä.²⁸

Lähetysluettelossa esitettyjen painomäärien perusteella on mahdollista esittää arvioita karavaanien vankkureiden lukumäärästä. Hevonen jaksoi kuljettaa keskimäärin kolme puuvillapaalia eli noin 30 puuta (noin 500 kiloa). Jos rahdin kokonaispaino oli 163 puuta, kuten kevään 1842 keskimääräinen rahtimäärä, kuljettamiseen tarvittiin viisi tai kuusi hevosta. Samaa laskutapaa käyttäen voidaan arvioida, että kymmenen vuotta myöhemmin karavaanissa oli kolmisenkymmentä hevosta.²⁹ Todennäköisesti karavaanissa oli myös ylimääräisiä vankkureita siltä varalta, että jokin vankkureista hajoaisi matkalla. Viivytyksiin ei ollut varaa, mikäli aiottiin pysyä aikatauluissa.

Kun kotimaan kysyntä edellä mainitulla tavalla lisääntyi 1840-luvun lopulla, tehdas tarvitsi lisää rahdinajajia. Jotkut ostajat hakivat tuotteensa suoraan tehtaalta. Toisinaan taas puuvillatuotteet annettiin sellaisten talonpoikien matkaan, jotka olivat tulleet Tampereelle myymään omia tuotteitaan. Finlaysonilla oli myös omia miehiä lyhyen matkan rahdinajoja varten.³⁰

Finlaysonilla oli täsmällinen taksoitusjärjestelmänä, jonka perusteella tehtaalla laskettiin rahdinajajien palkkiot. Palkkiota määriteltäessä keskeinen tekijä oli luonnollisesti matkan pituus. Toisaalta palkkiot vaihtelivat vuodenaikojen mukaan. Talvikaudella palkkio oli pieni, koska jäätynyt vesistö toivat helpotusta rahdinajoon. Kesällä palkkio oli suurimmillaan, koska olosuhteet olivat yleensä ongelmallisimmat, muun muassa kasvillisuuden ja tienpinnan kulumisen takia. Rahdinajon hinta esimerkiksi Turkuun vaihteli 20:stä 25:een kopeekkaan puudalta. Jyväskylän ajureiden taas oli tyytyminen 8–13 kopeekan palkkioon.³¹

Krimin sodan (1853–56) aikana brittiläivasto sulki meritiet ja Finlaysonin raaka-aineiden saanti vaikeutui. Saksalaista ja venäläistä raakapuuvillaa olisi ollut tarjolla, mutta sen laatu ei miellyttänyt tehtaanjohdtoa. Niinpä ainoaksi mahdollisuudeksi jäi

raaka-aineen hakeminen New Orleansista. Raakapuuvillalastit oli tuotava Ruotsin kautta, koska niitä ei voitu tuoda suoraan Suomeen. Osa lasteista tuotiin pienissä saaristolais- ja kalastaja-aluksissa, osa tuotiin maitse Tornion kautta. Kustannukset nousivat hyvin suuriksi, mutta tehtaan tuotanto jatkui. Täydellisen kauppaboikotin uhatessa vuonna 1855 tehdas kuljetutti raaka-aineensa jäätyneen Merenkurkun yli Uumajasta Vaasaan ja sieltä 250 reessä Tampereelle.³²

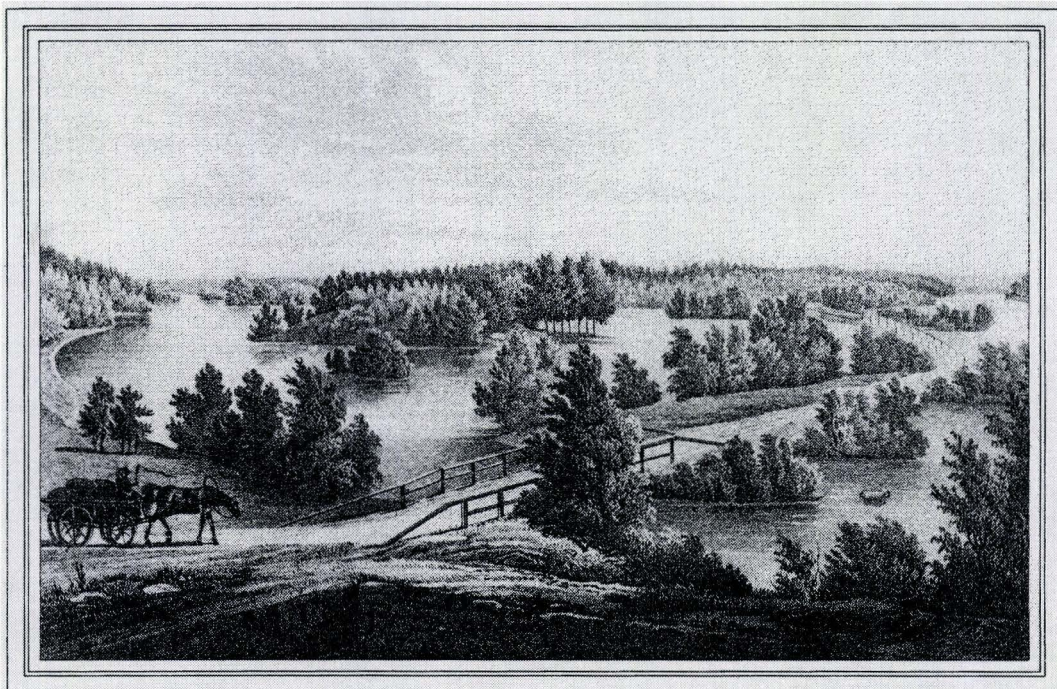
Karjalan Kannaksella sijainneiden Kivennavan ja Muolaan tulliasemien rajaviskaalin Carl Th. Hynénin päiväkirjat kertovat, että sotavuonna 1855 Finlayson lähetti Pietariin vain kuusi karavaania.³³ Viennin määrä vähentyi vuodessa lähes 40 %. Myynnistä saadut tulot eivät kuitenkaan vähentyneet, sillä tuotteiden hinnat nousivat samaan aikaan peräti 50 %. Sodan seurauk-

senä tehtaan kotimaan myynti ohitti ensimmäistä kertaa Pietarin kaupan sitten omistajanvaihdoksen. Rahdinajojen kannalta muutos merkitsi kotimaan kuljetusten nousemista pääosaan.³⁴

Kalliit, mutta kannattavat Pietarin rahtit

Uudistuskauden (1836–44) aikana Finlaysonin uudet omistajat loivat kuljetusjärjestelmän, joka kytki tehtaan tuon ajan suurimpiin raaka-ainemarkkinoihin ja lähialueen suurmarkkinoihin. Järjestelmän varassa tehdas kykeni kasvattamaan omaa tuotantoaan. Pietarin rahtien osalta kuljetusjärjestelmä tarkoitti käytännössä sitä, että valmiit tuotteet ajettiin kerran kuussa. 700 kilometrin matkaan ei kulunut neljää viikkoa enempää, mikä oli tuon ajan olosuhteet huomioonottaen nopea suoritus.

Rahdinajaja Käkisalmen Pärnän sillalla P.A. Kruskopfin laatimassa kuvassa. Finland framstält i teckningar.



Kuljetusjärjestelmä toimi tehokkaasti ympäri vuoden vaikkakin rahtikuormat olivat talvisin suurempia.

Finlaysonin rahdinajojärjestelmän tehokkuus todistaa, että Tampereen seutu ei kärsinyt vakavasta liikennehäädästä 1800-luvun puolivälissä. Kaupungista oli toimivat yhteydet sekä rannikkoseudulle että Pietarin suurmarkkinoille. Itse asiassa Pietarin näkökulmasta Finlaysonin tehdas oli lähin puuvillantuottaja, lähempi kuin Moskovan puuvillatehtaat.

On kuitenkin syytä todeta, että Pietarin rahtikustannukset olivat suhteessa hyvin suuret. Merirahti Liverpoolista suomalaisen satamaan maksoi kymmenesosan siitä, mitä tuotteiden kuljettaminen Tampereelta Pietariin. Tässä mielessä 1840-luvun loppupuolen muutoksilla oli positiivinen vaikutus. Kotimarkkinoiden kysynnän kasvu merkitsi käytännössä sitä, että kuljetetut matkat lyhenivät keskimäärin kolmannekseen. Rahtikustannukset sitä vastoin alenivat peräti seitsemäsosaan. Pietarin markkinoiden suurin etu liittyikin niiden luotettavuuteen. Pietarin kysyntä oli tasaisen suurta, heilahteluja ei tapahtunut. Pietarin kaupan varassa Finlayson kykeni vapaasti kasvattamaan tuotantoaan, panostamaan tuotteiden laatuun ja etsimään uusia markkina-alueita.

Tehtaan toiminta Krimin sodan vuosina kertoo paljon tehtaan johdon toimintaperiaatteista. Sota-ajanakaan tehdas ei tinkinyt laatuvaatimuksistaan, vaan haki parasta mitä markkinoilla oli tarjottavana, vaikka se merkitsikin rahtimatkoja maapallon vastakkaiselle puolelle. Kun tehdas suoriutui tästä kannattavasti, miksi se ei olisi selviytynyt 700 kilometrin matkasta naapurin.

Kirjoittaja on laatinut perusselvityksen Finlaysonin kuljetuskysymyksistä Tielaitoksen 200-vuotishistoriaprojektissa. Hän viimeistelee aihetta käsittelevää pro gradu-työtään Tampereen yliopiston historiatieteen laitokselle ja toimii tutkimusapulaisena Suomen Akatemian talouslama-projektissa.

¹ Tehtaan menestys houkutteli uusia yrittäjiä teollisuuden pariin. Kuusterä, Antti, Valtio, talous ja valtiontalous. Kirjassa Talous, valta ja valtio. Toim. Pertti Haapala. Tampere 1990, 66; Esimerkiksi vuonna 1840 Finlaysonin tehtaassa työskenteli 225 henkilöä ja kaupungissa oli 1819 asukasta, eli finlaysonilaisia oli 12,4 prosenttia. Kymmenen vuotta myöhemmin heidän osuutensa oli kasvanut 22,9 prosenttiin

(tehtaassa 733, kaupungissa 3207). Haapala, Pertti, Tehtaan valossa. Vammala 1986, 364; Voionmaa, Väinö, Tampereen historia II. Tampere 1907–10, 183, 191.

² Alhon mukaan harva asutus ja kulkuvälineiden vähäinen määrä aiheuttivat yli pääsemättömiä esteitä. Hänkin tosin myönsi että liikennehätä oli lievempi talvisin, jolloin rahteja voitiin kuljettaa järvien ja jokien jäällä. Alho, Keijo, Teollisuuden alkuvaiheita Suomessa. Helsinki 1968, 20.

³ Ks. esim. Ikonen, Vappu & Valkonen, Matti, Milloin ja miksi Suomi teollistui eri kirjoittajien mukaan. Kansantaloudellinen aikakauskirja 1987:3, 309–313; Myllyntaus, Timo & Hjerpe, Riitta, Onko taloushistoriallinen tutkimus epäonnistunut "Suomen menestystarinan" tulkinassa. Kansantaloudellinen aikakauskirja 1997:1, 160–165; Hjerpe, Riitta, Teollinen vallankumous – vanha aihe, uusia tulkintoja. Kirjassa Historiaa tutkimaan. Toim. Jorma Tiainen ja Ilkka Nummela. Jyväskylä 1996, 275–286.

⁴ Asiaan saataneen lisävalaistusta ensi vuoden aikana, jolloin 1990-luvun alussa käynnistetty Tielaitoksen 200-vuotishistoriaprojekti saa työnsä päätökseen. Liikennettä ajalla 1800–1920 tutkii projektissa Tapani Mautanen Chronicon Oy:stä.

⁵ Joustela, Kauko, Suomen Venäjän-kauppa autonomian ajan alkupuoliskolla v. 1809–65. Helsinki 1963, 114; Ks. myös Barker, Theo & Gerhold, Dorian, The Rise and The Rise of Road Transport 1700–1990. New Studies in Economic and Social History. MacMillan Press. London 1993, 11–16.

⁶ Lindfors, Gustav, V., Finlaysonin tehtaat Tampereella 1820–1907. Helsinki 1938, 42; Schybergson, Per, Hantverk och fabriker I. Helsingfors 1973, 167–168. Schybergsonin perustelut koskevat koko kulutustavarasektoria, eivät pelkästään Finlaysonin tuotteiden menestystä.

⁷ Rasila, Viljo, Markkinapaikasta tehdaskaupungiksi. Kirjassa Tampereen historia I. Toim. Pentti Alhonen, Unto Salo, Seppo Suvanto, Viljo Rasila. Tampere 1988, 646.

⁸ Finlaysonin tehtaan tulliprivilegiot olivat ainoa poikkeus vuosien 1822 ja 1835 kauppa-asetuksissa, joilla nostettiin tullitaksia. Joustela 1963, 208–209.

⁹ Kuusterä 1990, 67.

¹⁰ Joustela 1963, 60–61.

¹¹ Schybergson, Per, Hantverk och fabriker II. Helsingfors 1974, 52–55, 64. Tätä tuostaa vasten on helppo ymmärtää, miksi Finlayson vei Pietariin enimmäkseen kangasta.

¹² Vuosina 1836–40 maahan tuodusta raakapuuvillasta Finlayson käytti peräti 70 prosenttia. Schybergson 1974, 55–57; Joustela 1963, 207.

¹³ Kaukavalta, K. V., Forsson puuvillatehtaan historia. Hämeenlinna 1934, 149; Harmaja, Leo, Tullipoliittikka. Helsinki 1920, 836–850.

¹⁴ Elinkeinoelämän keskusarkisto (ELKA), Finlaysonin arkisto, Lähetysluettelo v. 1842–1853. Lähetysluettelo antaa yksityiskohtaisempaa tietoa itse rahdinajoista, millöin rahtikuljetus lähti, mitä ja paljonko kuljettiin ja kenen vastuulla kuljetus oli. Vastuuhenkilön kotipaikkakin on toisinaan mainittu. Luettelon tarkoituksena on todennäköisesti ollut nimenomaan rahtikuljetusten tarkkailu. Finlaysonin rahteja tarkasteltaessa on huomattava, että suurin osa tehtaalta lähteneistä rahtikuormista oli pieniä yhden vankkurin kuormia, joiden päämääränä oli jokin lähiseudun tehdas. Yleisimmät luettelossa mainitut rahdinajon kohteet ovat Tampereella toimineet Sukkatehdas, Frenckell & Son-lumpuppaperitehdas sekä Fiskarsin ruukit lounaisrannikolla Pohjassa.

¹⁵ Lindfors 1938, 137, 165–166, 220.

¹⁶ T. Harveyn artikkeli *Bref om Finland* julkaistiin useissa suomalaisissa sanomalehdissä 1850-luvun aikana. Artikkelissaan hän kuvaa Finlaysonin parinkymmenen suurista vankkurijoukkoa, jonka kahtasi Turun tiellä. Ks. esim. Åbo Underåtelser 41/ 1857; Senaatin talousosaston pöytäkirja 23.2. 1845 keitto Helsingin tulliviranomaisten pysäyttäneen Finlaysonin rahtilaivan. Viranomaiset pahoittelivat myöhemmin erehdystään. Kansallisarkisto (KA), Senaatin Talousosaston pöytäkirja, mf. 169, 23.2.1845/ 23.

¹⁷ Schybergson 1973, 168; Kaukavalta, K.V., Hämeen läänin historia 1. Hämeenlinna 1932, 522; Ylisestä Viipurin tiestä on äskettäin valmistunut Tielaituksen museotoiminnassa selvitys yhteistyössä alueen seutusunnittelu- ja matkailuviranomaisten kanssa. Salonen, Kirsi, Ylisen Viipurin tien linjaus ja ajoitus. Julkaisematon käsikirjoitus 1997.

¹⁸ Vaionmaa 1907–1910, 168–169. Leiviskä = 8,5–10 kg.

¹⁹ Nattbeckit saivat myynnistä kahden prosentin provision. Rasila 1988, 593.

²⁰ Joustela 1963, 209.

²¹ ELKA, Finlaysonin arkisto, Tilasto tehtaan Pietarin kaupasta vv. 1836–58. Myyntitilaston ja lähetysluettelon tiedoissa on pieniä eroja, jotka johtuvat erilaisista aikamääreistä. Lähetysluettelon vuosi on alkanut maaliskuun ensimmäisestä päivästä, kun taas tilaston vuosi oli kalenterivuosi. Luettelon merkinnät täsmentyvät 1840-luvun kuluessa, vaikka sama henkilö on käsialasta päätellen ollut tekemässä sekä alku- että loppupään merkintöjä.

²² Em. lähetysluettelo. Tehdas perusti Kuopioon oman myymälän vuonna 1851 tyydyttääkseen paremmin alueen runsasta kysyntää. Lindfors 1938, 215–217.

²³ Ks. esim. Katajala, Kimmo, Karjala ja Savo käänttyvät kaakkoan. Kirjassa Itä-Suomi ja Pietari. Toim. Katajala. Kitee 1997, 27; Kannaksen liikenneoloista: Antila, Kimmo, Pietarin ja Viipurin teillä. Maantielikenne ja tienpito Kaakkais-Suomessa 1812–1945. Tiemuseon julkaisuja 9. Jyväskylä 1994, 18–39.

²⁴ Em. lähetysluettelo.

²⁵ Tehtaan vankkurit saattoivat olla jollain tapaa erikoisvalmisteiset. Lähteet eivät tästä kuitenkaan anna viitteitä.

²⁶ Tehtaan toimitusjohtaja Ferdinand Uhde lähetti viipurilaiselle tilaajalle P.G. Tudermanille kirjeen, jossa pahoitteli pilallemennyttä erää. ELKA, Finlaysonin arkisto, Lähetytyn kirjeiden toisteet vv. 1836–38, kirje P.G. Tudermanille 10.5. 1836.

²⁷ Pietarin rahdinajajat olivat erityisen hyvässä asemassa, sillä Pietarin vilja oli huomattavan paljon halvempaa kuin suomalainen. Engman, Max, St Petersburg och Finland. Helsingfors 1983, 122–155.

²⁸ Em. lähetysluettelo; Vertailun vuoksi mainittakoon, että posti kulki Tampereelta Pietariin kymmenessä päivässä. Lindfors 1938, 184.

²⁹ Keväällä 1852 lasti painoi keskimäärin 909 puutaa. Em. tilasto.

³⁰ Lähialueiden rahdinajajat olivat ennen muuta Tampereen lähiseudun paikkakuntien, kuten esimerkiksi Messukylän, Lempäälän ja Särkijärven talonpoikien vastuulla. Em. lähetysluettelo.

³¹ Sama; Vuonna 1851 Finlayson perusti vähittäiskaupan Kuopioon tyydyttääkseen paremmin alueen suuren kysynnän. Tämä mahdollisti muun muassa tuotteiden varastoinnin. Lindfors 1938, 216–217.

³² Lindfors 1938, 220–221.

³³ Apulaisprofessori Tapio Hämyselfä kopiaona saatu rajaviskaalin päiväkirjan ote vuodelta 1855. Leningradin oblastinarkisto Viipuri (LOGAV), Fond 164/1 d 1, Carl Th. Hynén, Dagbok för år 1855; ks. myös Hämynen, Tapio, Tavaravirrat itärajalla. Kirjassa Itä-Suomi ja Pietari, 191–231.

³⁴ Kotimaan myynti kasvoi vuosina 1853 ja 1855 140 000:sta 318 800 setelirupeaan. Lindfors 1938, 219–224.